DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 1. Warszawa 20 stycznia 1933 r. Rok XV

T R E Ś Ć:



## SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

### 1.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 września 1932 r. w sprawie zmian w przepisach o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".**

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 108, poz. 891 z dn. 7 grudnia 1932 r.).

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), zmienionego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576), zarządzam co następuje:

§1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1931 r., o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 362), zmienionem rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 24 września 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 700), wprowadza się następujące zmiany:

a) w § 18 ustęp piąty, zaczynający się od wyrazów: „(5) W razie przeprowadzki"..., a kończący się wyrazami: „kosztów przeprowadzki" oraz ustęp szósty, zaczynający się od wyrazów: „(6) Zwrot ten"..., a kończący się wyrazami: „dla samotnego" skreśla się, umieszczone zaś przed ustępem siódmym i ósmym tego paragrafu cyfry (7) i (8) zmienia się na: „(5)" i „(6)";

b) w ustępie ósmym tego paragrafu wyraz: „siódmym" skreśla się i w jego miejsce wstawia się: „piątym".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

„Zmiany wprowadzone niniejszem rozporządzeniem obowiązują od dnia ogłoszenia tego rozporządzenia w Dz. U. R. P. Nr. 108, poz. 891, t. j. od dnia 7 grudnia 1932 r.

Przedruk odnośnych rozporządzeń Ministra Komunikacji z dn. 25 kwietnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 362) i z dnia 24 września 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 700) ogłoszono w Dz. Urz. M. K. Nr. 9, poz. 75 i Nr. 21, poz. 162 z 1931 r.

Nr. P. U. I/23/1."

---

## 2.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 grudnia 1932 r. Nr. O. Or. II/25/3 o zmianie Regulaminu Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji.**

W § 1 pkt. 2 Regulaminu Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji, stanowiącego załącznik do rozporządzenia z dnia 13 grudnia 1930 r. Nr. I/1/11239/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 1 z 1931 r.), wyrazy „w zakresie kolejnictwa", zastępuje się wyrazami „w zakresie komunikacji".

---

## 3.

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 grudnia 1932 r. Nr. PO II 10/1 w sprawie godzin przyjęć w Biurze Personalnem Ministerstwa Komunikacji.**

Przyjęcia przez Biuro Personalne urzędników M. K., pracowników P. K. P. oraz osób postronnych, zgłaszających się w sprawach personalnych, odbywają się tylko 2 razy w tygodniu, a mianowicie **we wtorki i piątki od godz. 12-ej do godz. 14-ej.**

Ograniczenie powyższe nie obejmuje P. Dyrektorów Departamentów M. K., Kierowników Biur M. K., Kierowników Gabinetu Ministra, Głównego Inspektora i Inspektorów Głównej Inspekcji Komunikacji, Dyrektorów Kolei, Naczelników Biur P. K. P. względnie zastępców tychże.

Poza tem ograniczenie to nie odnosi się również do urzędników, którym zlecono załatwienie spraw służbowych, wymagających bezpośredniego porozumienia się z Biurem Personalnem. Powyższe należy podać do wiadomości zainteresowanym.

---

## 4.

**„Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1932 r. Nr. GBpj 516 w sprawie ulg przejazdowych na kolejach dla pracowników Polskich Linij Lotniczych „Lot".**

Przyznane pracownikom Polskich Linij Lotniczych „Lot" Sp. z ogr. odp. na czas od 1 marca do końca 1932 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z dnia 25.III — 1932 r. Nr. 46) prawo do korzystania z 50% zniżki od cen normalnych przy przejazdach Polskiemi Kolejami Państwowemi w wagonach klasy dowolnej pociągów osobowych lub pośpiesznych, przedłuża się do końca 1933 roku.

Bilety ulgowe sprzedawać będą kasy biletowe za okazaniem przez posiadaczy legitymacji służbowej Polskich Linij Lotniczych „Lot", zaopatrzonej w stempel o brzmieniu następującym:

**„Zarejestrowano w Ministerstwie Komunikacji dnia . . ./ . . . 193 . . r. pod Nr. . . . (M. P.) Kierownik Gabinetu Ministra (podobizna podpisu) G. Rożałowski".**

Wzór legitymacji służbowej pracowników Polskich Linij Lotniczych „Lot" został ogłoszony w wyżej wspomnianym Dzienniku Urzędowym M. K.

Legitymacje te poza podłużną pieczątką przy podpisie Zarządu Polskich Linij Lotniczych „Lot" zaopatrzone będą w wytłaczaną pieczęć okrągłą z nazwą tego przedsiębiorstwa (na fotografji).

Przy kontroli biletów w pociągu legitymacja powinna być okazywana równocześnie z biletem ulgowym.

---

## 5.

**Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 stycznia 1932 r. Nr. GBpj. 422 w sprawie ustalenia jednolitego wzoru zaświadczeń, wydawanych przez szpitale publiczne, samodzielne kliniki uniwersyteckie i Zakład Towarzystwa Instytutu Radowego im. Marji Skłodowskiej - Curie w Warszawie osobom, korzystającym z przejazdu bezpłatnego przy powrocie do miejsca zamieszkania.**

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości jednolity wzór zaświadczeń, jakie winny wydawać szpitale publiczne, samodzielne kliniki uniwersyteckie i Zakład Towarzystwa Instytutu Radowego im. Marji Skłodowskiej - Curie w Warszawie osobom, korzystającym z przejazdu bezpłatnego przy powrocie do miejsca zamieszkania, na podstawie Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10.XII. 1931 r. Nr. OAB. p. j. 36 (Dz. Urz. M. K. z r. 1931 Nr. 24, poz. 187) oraz zarządzeń Ministerstwa Komunikacji z dnia 20.VII. 1932 r. Nr. OAB. p. j. 243 (Dz. Urz. M. K. z r. 1932 Nr. 21, poz. 148) i z dnia 15.XII. 1932 r. Nr. G. B. p. j.436 (Dz. Urz. M. K. z r. 1932 Nr. 24, poz. 166).

Niniejsze zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1933 r.

---

**Szpital** . . . . . . . . . . . . . . .

w . . . . . . . . . . . .

Zaświadczenie Nr. . . .

upoważniające ozdrowieńca . . . . . . (imię)

. . . . . . . . . (nazwisko) (Nr. karty chor. . . .)

**zamieszkałego w** . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . ul. . . . . . . Nr. . . .

*) leczonego na koszt Związku Komunalnego

w . . . . . . . . . . . . . . .

*) którego koszty leczenia są niesciągalne

do darmowego przejazdu klasą III pociągów osobowych na zasadzie Rozporządzenia Ministra Komunikacji Nr. O A Bpj 36 z dn. **16/XII. 1931 r.**

**od stacji** . . . . . . . . . . . . .

**do stacji** . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . dn. . . . . . . 193 . .

**Ważne w ciągu miesiąca od daty wydania**

Pieczęć: Podpis:

Grzbiet pozostaje w posiadaniu Szpitala

*) niepotrzebne skreślić.

**Szpital** . . . . . . . . . . . . . . .

w . . . . . . . . . . . .

**Zaświadczenie Nr.** . . .

**upoważniające ozdrowieńca** . . . . . . (imię)

. . . . . . . . . (nazwisko) **(Nr. karty chor.** . . .)

zamieszkałego **w** . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . ul. . . . . . . Nr. . . .

*) leczonego na **koszt Związku Komunalnego**

w . . . . . . . . . . . . . . .

*) którego koszty leczenia są niesciągalne

do darmowego **przejazdu** klasą III pociągów osobowych na zasadzie Rozporządzenia Ministra Komunikacji Nr. O A Bpj 36 z dn 16/XII. 1931 r.

od stacji . . . . . . . . . . . . .

do stacji . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . **dn.** . . . . . . 193 . .

**Ważne w ciągu miesiąca od daty wydania**

**Pieczęć:** **Podpis:**

Zostaje w kasie biletowej.

**Datownik stacji wyjazdu**

*) niepotrzebne skreślić.

**Uwaga: (patrz na odwrocie)**

Szpital . . . . . . . . . . . . . . .

w . . . . . . . . . . . .

Zaświadczenie Nr. . . .

upoważniające ozdrowieńca . . . . . . (imię)

. . . . . . . . . (nazwisko) (Nr. karty **chor.** . . .)

**zamieszkałego w** . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . ul. . . . . . . Nr. . . .

*) leczonego na koszt Związku Komunalnego

w . . . . . . . . . . . . . . .

*) którego koszty leczenia są niesciągalne

do darmowego przejazdu klasą III pociągów osobowych na zasadzie Rozporządzenia Ministra Komunikacji Nr. O A Bpj 36 z dn 16/XII. 1931 r.

od stacji . . . . . . . . . . . . .

do stacji . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . dn. . . . . . . 193 . .

**Ważne w ciągu miesiąca od daty wydania**

Pieczęć: Podpis:

Datownik stacji **wyjazdu**

**Oddać wraz z biletem na stacji przeznaczenia**

*) niepotrzebne skreślić.

Do niniejszego zaświadczenia powinien być dołączony odpis pisma Związku Komunalnego, powiadamiającego o przyjęciu na siebie kosztów leczenia chorego, albo odpis orzeczenia właściwej władzy, nakładającego obowiązek pokrycia tych kosztów na Związek Komunalny lub też wreszcie zaświadczenie szpitala, stwierdzające, że koszty leczenia chorego są nieściągalne, gdyż nie można było ustalić Związku Komunalnego, obowiązanego do ich pokrycia.

# SPRAWY RUCHOWO-KOLEJOWE.

## 6.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1932 r. Nr. R. O. V/125/18 o przeprowadzeniu dochodzeń w sprawach przejechania przez pociągi semaforu ustawionego na „stój".**

Ze względu na powtarzające się wydarzenia przejechania przez pociągi semaforu ustawionego na „stój" i na niejednolite postępowanie w Dyrekcjach Okręgowych przy przeprowadzaniu dochodzeń w tych sprawach, zarządzam co następuje:

1) Dochodzenie o przejechaniu samoforu ustawionego na „stój" powinno być zawsze, w myśl § 17 „Przepisów Nr. R 3", przeprowadzane komisyjnie pod przewodnictwem Odcinkowego Kontrolera Ruchu. W skład Komisji powinien bezwzględnie wchodzić przedstawiciel służby Mechanicznej (Kontroler Mechaniczny — a gdzie ich niema — Naczelnik Parowozowni lub jego zastępca).

2) Dochodzenie w sprawie przejechania semaforu ustawionego na „stój" należy przeprowadzać w terminie przyśpieszonym.

3) W razie ustalenia przez Komisję przeprowadzającą dochodzenie, że przejechanie przez pociąg semaforu ustawionego na „stój" nastąpiło z winy drużyny parowozowej — drużynę tę należy usunąć niezwłocznie od obsługiwania parowozów i pociągnąć ją do odpowiedzialności dyscyplinarnej. Do czasu zadecydowania sprawy przez Dyrekcję, drużynę usuniętą od obsługiwania parowozów należy zatrudnić w warsztatach lub parowozowni.

4) W razie oświadczenia maszynisty, że przejechanie semaforu ustawionego na „stój" przez pociąg prowadzony na hamulcach ręcznych nastąpiło z powodu niehamowania lub nieodpowiedniego hamowania przez drużynę konduktorską, Zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu obowiązany jest, w myśl pkt. **e** § 7 „Przepisów Nr. R. 3", niezwłocznie sprawdzić stan klocków hamulcowych i sporządzić o tem akt.

W razie zameldowania przez służbę pociągową o przejechaniu ustawionego na „stój" semaforu odstępowego — Zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu powinien, w myśl uwagi do punktu **e** § 7 „Przepisów Nr. R 3" sprawdzić, czy akt taki został przez maszynistę i kierownika pociągu sporządzony.

5) W razie ustalenia faktu przez Komisję przeprowadzającą dochodzenie, że do przejechania semaforu ustawionego na „stój" przez pociąg, prowadzony na hamulcach ręcznych, przyczyniła się drużyna konduktorska, wskutek niehamowania lub nieodpowiedniego hamowania pociągu—winnych: kierownika pociągu i konduktorów należy usunąć niezwłocznie od obsługiwania pociągów i pociągnąć ich do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

6) Rozprawy dyscyplinarne w sprawach przejechania semaforu na „stój" powinny być przeprowadzane w terminie możliwie najkrótszym.

7) Z ogłoszeniem niniejszego, tracą moc obowiązującą rozporządzenia Nr. Nr. IV/15864/16 z dnia 30/X 1921 r., IV/1086/16 z dn. 8/II. 1922 r. i IV/14041/11 z dnia 24/IX. 1927 r.

---

## 7.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 grudnia 1932 r. Nr. R.O.III.62/49 o uzupełnieniu przepisów o skróconych adresach liczbowych (Nr. R. 18).**

W przepisach o skróconych adresach liczbowych (Nr. R. 18) zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1930 r. za Nr. IV/1/2955/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 14, poz. 112) należy wprowadzić następujące zmiany.

Na str. 35 w „adresie Nr. 60" w rubryce: „otrzymują" w kolumnie pierwszej wpisać odręcznie skróty: „K.R." i „K.H.".

---

# SPRAWY MECHANICZNO-KOLEJOWE.

## 8.

**Nr. MW.VIII/233/17 z dnia 29 grudnia 1932 r. w sprawie przepisów o gospodarce stopami łożyskowemi na P. K. P.**

W celu stosowania we wszystkich Okręgowych Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych jednakowych gatunków stopów łożyskowych przy zalewaniu niemi łożysk poszczególnych jednostek taboru i ujednostajnienia przepisów, tyczących się gospodarki temi stopami, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

### I. Gatunki stopów łożyskowych, ich przydział do poszczególnych jednostek taboru i środki do należytego ich stosowania.

1) Ustalają się na Polskich Kolejach Państwowych następujące gatunki biednocynowych stopów łożyskowych:

| | |
|---|---|
| **Fosforobabbit** | marek $K_1$ i $K_2$ i |
| **Polmetal Bondrat** | marki $B_2$ |

2) Stopy te mają być stosowane we wszystkich Dyrekcjach równolegle.

3) Poszczególnemi gatunkami mają być zalewane następujące jednostki taboru kolejowego:

**Stopem $K_1$**

a) Panwie osiowe, korbowe i wiązarowe wszystkich parowozów osobowych oraz korbowe i wiązarowe osi napędnej parowozów towarowych.

b) Panwie tendrów parowozów osobowych, przeznaczonych do pociągów pośpiesznych.

c) Panwie wagonów salonowych, służbowych, osobowych 4° i 6° osiowych przechodnich, pocztowych, bagażowych, ogrzewczych (parników) i lodowni.

**Stopem $K_2$** —

a) Wszystkie pozostałe łożyska parowozów osobowych i towarowych.

b) Panwie tendrów parowozów, pociągów osobowych (nie pośpiesznych) i tendrów parowozów towarowych.

c) Panwie wszystkich pozostałych wagonów osobowych, specjalnych wagonów towarowych, oprócz lodowni i brankardów towarowych.

**Stopem $B_2$ —**

Panwie wszystkich wagonów towarowych, za wyjątkiem specjalnych i brankardów towarowych.

4) Jako stop bezcynowy ma być używany „B-metal", patentu inż. J. Czochralskiego.

5) Stop bezcynowy „B-metal", jako mający wielką przyszłość, lecz wymagający umiejętnego obchodzenia się z nim, będzie przydzielany wszystkim Dyrekcjom, na razie, w ograniczonej ilości, w celu obznajamiania się ze stopami bezcynowemi.

6) Dyrekcje będą zalewać tym stopem, według własnego uznania, pewne jednostki taboru parowozowego i wagonowego, w granicach przydzielonego im rocznego zapasu.

7) Wszystkie panwie tak parowozowe, jak tendrowe i wagonowe mają być stopniowo, w miarę ich zużycia, lub konieczności ich uzupełnienia, przerabiane na panwie, dostosowane równocześnie tak do stopów cynowych jak i bezcynowych, według ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji dla każdego typu panwi rysunków.

8) Wszystkie warsztaty główne, oddziałowe i większe parowozownie mają być stopniowo zaopatrzone w piece do topienia metali łożyskowych. W tym celu wszystkie Dyrekcje będą corocznie włączać do preliminarza budżetowego koszty wykonania pewnej ilości takich pieców, które będą wykonywane, w miarę możności kredytowych, nim nie zostaną w nie zaopatrzone wszystkie warsztaty główne, oddziałowe i większe parowozownie.

Koszt jednego takiego pieca przy wyrobie ich w warsztatach kolejowych, według wzorów opracowanych przez Dyrekcję Warszawską i zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji, wynosi obecnie wraz z całkowitym osprzętem od 10—11 tysięcy złotych.

9) Wszystkie Dyrekcje nadeszlą do Ministerstwa Komunikacji w terminie do dnia 1 kwietnia 1933 r. wykaz kolejności przydziału takich pieców do poszczególnych warsztatów i parowozowni.

## II. Przepisy wykonawcze o gospodarce stopami łożyskowemi i zalewaniu niemi łożysk.

1) Panwie mniej odpowiedzialne nie powinny być obtaczane, lecz zalewane na miarę, według odpowiednich szablonów i po oszabrowaniu zakładane na czopy osiowe. Bardziej odpowiedzialne panwie powinny być po zalaniu obtaczane.

Zapas, wylanego stopu na obtoczenie, nie powinien przekraczać 2 — 3 mm. W tym celu należy odpowiednio dopasowywać rdzenie, lub też uzupełnić istniejące komplety rdzeni.

2) Obtaczania panwi po zalaniu należy dokonywać przy: parowozach, tendrach, wagonach salonowych, służbowych, 4° i 6° osiowych osobowych, pocztowych, 4° osiowych bagażowych, ogrzewczych (parnikach) i lodowniach.

**Przy wagonach 2-u i 3-y osiowych osobowych i bagażowych należy dążyć do tego aby zalana panew nie wymagała obtoczenia.**

**Przy wagonach towarowych obtaczać panwi nie należy.**

3) Początkowa zasadnicza grubość warstwy stopu łożyskowego powinna wynosić w wykończonych panwiach wagonowych i tendrowych od 8 — 10 mm.

O ile przy naprawie okresowej stan panwi i stopu jest należyty, a grubość stopu ma nie mniej niż 6 mm, to można panew pozostawić bez ponownego zalewania.

Przy mniejszej grubości warstwy stopu łożyskowego, lub przy nienależytym jego stanie, należy panew zalać na nowo. Sztorce mogą być nadlutowywane stopem.

**Uwaga.** Długość panwi wagonowych, po wyjściu wagonów z naprawy okresowej, regulują przepisy o naprawie wagonów osobowych i towarowych.

4) Normy grubości stopu łożyskowego dla panwi parowozowych, tak osiowych jak wiązarowych i korbowych oraz dopuszczalne ich zużycie, będą ustalone przez Ministerstwo Komunikacji po znormalizowaniu tych panwi. Obecnie poszczególne Dyrekcje powinny we własnym zakresie ustalić przeciętne normy dla każdego typu parowozu przy wykonywania nowych panwi i przysłać je do Ministerstwa Komunikacji w celu ich zatwierdzenia.

5) Po wytopieniu stopu z panwi wagonowych i tendrowych należy zmierzyć ich grubość (łącznie z żeberkiem) w środkowej części obwodu panwi i otrzymany wymiar wybić cyframi arabskiemi na zewnętrznej pochyłej powierzchni panwi, w pewnej odległości od znaku wytwórni. Znaki takie nie mogą być wypukłe.

6) W celu zaoszczędzenia stopu łożyskowego zaleca się przy wagonach osobowych stosować kształt wewnętrznej powierzchni stopu, według załączonego wzoru A, co jednocześnie zabezpiecza panew od grzania się.

7) Przy wycinaniu w zalanym stopie rowków smarnych należy zawsze zaokrąglać ich ostre brzegi, a także ścinać (fazować) krawędzie panwi, by mogły one służyć jako zabieracze smaru.

8) Na każdej panwi winien być wybity specjalny znak, oznaczający gatunek stopu, jakim dana panew została wylana.

Znaki te należy wybijać na górnej zewnętrznej stronie panwi w miejscu widocznem.

Wielkość wybijanych liter powinna posiadać następujące wymiary:

wysokość litery — 11 m/m.

szerokość litery — 5 m/m.

Znaki, któremi mają być oznaczone panwie, zalane poszczególnemi stopami, są następujące:

Fosforobabbit marki $K_1$ oznacza się znakiem K1.
" " $K_2$ " " " K2.
Polmetal-Bondrat $B_2$ oznacza się znakiem B2.
Bezcynowy metal B oznacza się znakiem BM.

Stopy używane przez prywatne wytwórnie, dostarczające nowy tabor kolejowy, lecz nie stosowane przez naprawnie kolejowe, powinny oznaczać się znakiem N1 — przy parowozach, tendrach i wagonach osobowych i znakiem N2 przy wagonach towarowych.

9) **Wytopki i wióry ze stopu N1 mogą być** mieszane ze stopem K1 i panwie zalane takim stopem

oznaczają się znakiem K1, a wytopki i wióry ze stopu N2 mogą być mieszane ze stopem $B_2$ i panwie zalane takim stopem oznaczają się znakiem B2.

10) W razie konieczności zalania panwi na linji stopem cynowym, które uprzednio były zalane stopem bezcynowym, należy znak BM skasować przez przekreślenie (przecięcie) oraz wybić właściwy znak na panwi.

11) Do czasu całkowitego wyczerpania posiadanego przez Dyrekcję zapasu stopów cynowych, wykreślonych z użycia niniejszem zarządzeniem, należy je używać do naprawy tych jednostek taboru, do jakich były dotychczas przeznaczone.

Wytopki i wióry tych stopów należy używać w takim samym zakresie, w jakim dotychczas były one stosowane.

12) Wszelkie wytopki i wióry, niezanieczyszczonych stopów cynowych, mają być używane do tego samego rodzaju łożysk, z których zostały otrzymane i mieszane z nowym stopem przepisanego gatunku, aż do całkowitego ich wyczerpania i cechowane znakiem dodanego nowego stopu.

13) Wióry, które nie mogą być zużyte bieżąco, należy brykietować i parafinować.

Brykietować należy wióry bezcynowe, a w razie konieczności i cynowe.

Waga poszczególnych brykietów nie powinna być większa od 2 — 6 kg.

14) Niezużyte wióry i wytopki stopów bezcynowych należy, po uprzedniem ich przetopieniu dla spalenia zawartych w nich składników metali alkalicznych, używać do wyrobu różnych przedmiotów, jak naprz.: pierścieni uszczelniających, plomb i t. p. W tym celu należy oddawać ten materjał do magazynów jako ołów.

15) Wióry i wytopki zanieczyszczone nie powinny być zdawane do magazynów zasobów do sprzedaży.

Jedynie szumowiny (popiółki), po odciągnięciu z nich metali zdają się do magazynów zasobów.

16) Wióry, szabrowiny i szumowiny stopów łożyskowych, posiadające mechaniczne domieszki innych metali, jak: bronz lub żelazo, powinny być z nich oczyszczone, — przyczem bronz i żelazo, otrzymane przy oczyszczaniu, należy zużytkować do zalewania mniej odpowiedzialnych części oraz do celów gospodarczych.

Odczyszczania wiórów i wytopków można dokonywać dowolnym sposobem, zależnie od posiadanych do tego celu środków, naprz.: przez podegrzewanie na siatkach.

17) Wszystkie zalewnie łożysk powinny zużywać bieżąco całkowitą ilość posiadanych wytopków i wiórów.

18) W celu uniknięcia zanieczyszczania wiórów przy obróbce panwi oraz zapobiegania ich rozpryskiwaniu należy stosować zasłony z siatek drucianych i ustawiać przed tokarką korytka blaszane.

19) Należy dążyć do tego, aby wytapianie panwi dokonywało się w piecach. Do czasu jednak ich ustawienia we wszystkich tych miejscach gdzie się łożyska zalewają, można wytapiać metal z panwi przez zanurzanie ich w tyglu z roztopionym metalem tego samego gatunku, pod warunkiem, że tygiel będzie dostatecznie głęboki.

Operacja taka dokonywa się następująco:

Panew, po uprzedniem oczyszczeniu ze smaru i brudu, kładzie się na ogień i nagrzewa, zanim stop nie zacznie łzawić, lub też odpowiednio zmięknie, wówczas zdejmuje się ją z ognia i zanurza w tyglu, w którym uprzednio został roztopiony stop łożyskowy tego samego gatunku.

Można również usuwać stop stary sposobem mechanicznego wyłuskiwania.

Sposób ten polega na tem, że panew zagrzewa się, aby znajdujący się w niej stop zmiękł dostatecznie, następnie przenosi się panew na płytę, lub stół żelazny i zapomocą dłut ślusarskich stop łożyskowy wyłuskuje się.

20) Zalewanie panwi stopem bezcynowym dokonywa się tylko w tych warsztatach lub parowozowniach, które posiadają odpowiednie do tego celu urządzenia.

21) Zalewanie panwi stopami cynowemi należy dokonywać następująco:

### A. Topienie stopu.

Stop powinien być roztopiony w takiej ilości, jaka potrzebna jest do zalewania przygotowanych panwi. Przetrzymywanie w tyglu przez dłuższy okres czasu roztopionego stopu jest niewskazane, — o ile jednak nastąpi tego konieczność wówczas należy pokryć powierzchnię stopu suchą warstwą węgla drzewnego, chroniącego stop od spalania i utleniania. Można także używać zamiast węgla drzewnego-sproszkowany „salmiak", który posiada przytem własność oczyszczania stopu z ciał obcych, co będzie pożytecznem w wypadku topienia wiórów, zanieczyszczonych bronzem lub żelazem.

Stop należy zagrzewać do temperatury 500° C.

Prymitywnym sposobem określania tej temperatury mogą służyć wiórki drzewne, wrzucane do roztopionego stopu, które przy tej temperaturze nie powinny płonąć, lecz dymić i zwęglać się.

Oczywiście sposób ten nie jest pewny i jedynie miarodajnem określeniem temperatury topienia stopu winien być dobrze wyskalowany **pirometr,** względnie **rtęciowy termometr.**

### B. Przygotowanie panwi do zalewania.

Panew należy najpierw pobejcować, t. j. odczyścić, naprz.: kwasem solnym z amonjakiem, a następnie pobielić stopem $K_1$. Do pobielania należy używać stop odlany w laski. Przed i po pobieleniu należy opłukać panew w wodzie, w celu usunięcia pozostałego kwasu solnego, poczem nagrzać ją do temperatury 100° — 150° C. Badania bowiem laboratoryjne wykazały, że, przy zalewaniu panwi biednocynowemi stopami, taka temperatura panwi jest najodpowiedniejszą, gdyż daje:

a) najwłaściwszą twardość stopu,
b) drobno-krystaliczną budowę stopu i równomierne rozłożenie w niem kryształków nośnych,
c) najniższą temperaturę nagrzewania się panwi podczas pracy i

d) zmniejszenie porowatości odlewu, wskutek dokładnego wypełnienia niem formy panwi.

Nie należy wylewać panwi, zagrzanych powyżej 150° C, gdyż —

a) stop staje się wówczas bujno-krystalicznym, a więc bardziej kruchym i

b) należyte wypełnienie niem panwi jest niepewne.

Nie należy także wylewać panwi nagrzanych poniżej 100° C, gdyż —

a) krzepnięcie stopu odbywa się wówczas zbyt szybko i gazy ze stopu nie mają czasu do wydzielania się, wskutek czego odlew staje się porowatym i

b) kryształki nośne źle się wykształtowują.

Rdzenie pełne, do wylewania panwi, należy również podgrzewać do temperatury 150° C, przyczem powinny one szczelnie dotykać panwi.

Przy uszczelnianiu panwi wilgotną gliną należy starać się, aby glina nie stykała się bezpośrednio z zalewanym stopem, — w przeciwnym bowiem razie powstaje para wodna, która powoduje porowatość odlewu.

## C. Zalewanie panwi.

Stop roztopiony i zagrzany do temperatury 500° C należy spokojnie lecz silnie zamieszać, poczem wylewać go do panwi, najpierw silnym, a następnie słabszym, lecz nieprzerwanym strumieniem.

Wylewać stop należy bezpośrednio z tygla, a w braku odpowiednich urządzeń można stosować łyżkę o zawartości, odpowiadającej jednorazowemu wylaniu, lub dwie mniejsze, używając je jednocześnie, aby nie było przerwy w wylewaniu. Łyżki powinny posiadać odpowiednie zgarniacze. Do zbierania szumowin należy używać łyżki z otworkami, tak zwanej „cedzikowej".

Łyżki należy nagrzewać do temperatury około 500° C, t. j. do ciemno - wiśniowego koloru łyżki, — nabieranie bowiem stopu łyżką nienależycie zagrzaną powoduje szybkie obniżanie się temperatury stopu.

Zalewanie panwi powinno dokonywać się zasadniczo od dołu, w celu zmniejszenia porowatości odlewu, powstającego wskutek wyciekania znajdującego się w panwi powietrza, — ze względu jednak na konieczność posiadania w tym wypadku specjalnie dostosowanych urządzeń, można wylewać panwie od góry, pozostawiając nieznaczne szczeliny, lub otwory dla ujścia powietrza.

22) Zalewanie panwi stopami bezcynowemi należy dokonywać według instrukcji, opracowanej przez Firmę „Ursus" dla bezcynowego stopu „B-metal".

23) Niniejsze przepisy powinny posiadać wszystkie zalewnie.

## III. Wzory księgi obrotu stopami łożyskowemi, sprawozdań statystycznych i przepisy do ich stosowania.

1) Księgi obrotu stopami łożyskowemi należy prowadzić według załączonego **wzoru B.**

2) Sprawozdania statystyczne z gospodarki stopami łożyskowemi należy zestawiać na formularzach według załączonego **wzoru C.**

3) Bilansy przychodu i rozchodu stopów łożyskowych należy zestawiać na formularzach według załączonego **wzoru D.**

4) **Przepisy o stosowaniu księgi obrotu stopami łożyskowemi.**

a) Księga służy do zapisywania tych danych, które są potrzebne dla kontroli gospodarki stopami łożyskowemi.

b) Księga powinna być prowadzona w biurze kierownika zalewni, na podstawie kartek podpoleceń i kartek materjałowych, do których mają być wpisane, w warsztacie i w magazynie, wagi stopów i zalewanych przedmiotów.

c) Dla każdego rodzaju taboru, jakto dla: parowozów, wagonów osobowych i wagonów towarowych, powinny być prowadzone oddzielnie księgi.

Przy zalewaniu panwi i łożysk, nie należących do taboru kolejowego, należy wpisywać otrzymane dane do specjalnej księgi, lub do księgi wagonów towarowych.

d) Wszystkie gatunki stopów cynowych, stosowanych dla danego rodzaju taboru, wpisują się do tej samej księgi.

e) Stopy bezcynowe wpisują się w oddzielnych księgach, dla każdego rodzaju taboru.

f) Księga posiada 36 pionowych rubryk, z których rubryki: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33 i 36, oznaczone gwiazdkami, wypełniają się bieżąco w biurze kierownika zalewni.

Po zapełnieniu każdej stronicy, a także w końcu sprawozdawczego miesiąca, zapełnione w kierunku pionowym rubryki sumują się w biurze kierownika zalewni, poczem odsyła się księgę do zwierzchniego zarządu zalewni, t. j. do zarządu warsztatów, parowozowni, lub oddziału mechanicznego, w których, podsumowane miesięczne liczby przenoszą się do odpowiednich rubryk sprawozdania.

**Uwaga.** Rubryki 29 i 30 nie wypełniają się w tych zalewniach, które wybierają stopy łożyskowe z magazynu zasobów na specjalne polecenie do wyrachowania się, a nie zaś na polecenie na naprawę taboru.

Faktyczne oddawanie wytopków i wiórów do magazynu zasobów może mieć miejsce tylko w wyjątkowych wypadkach.

g) Rubryki: 6, 12, 15, 17, 18, 19, 26, 31, 34 i 35, nie oznaczone gwiazdkami, mogą być wypełniane w zarządach: warsztatów, parowozowni lub oddziałów mechanicznych, w wypadkach potrzeby przekontrolowania rozchodu i strat stopu łożyskowego na poszczególne przedmioty lub jednostki taboru.

5) **Przepisy o stosowaniu formularzy sprawozdań statystycznych z gospodarki stopami łożyskowemi i formularzy bilansu przychodu i rozchodu stopów łożyskowych.**

a) „Formularz sprawozdania" służy dla kontroli gospodarki stopami łożyskowemi i sporzą-

dza się na podstawie danych wziętych z „księgi obrotu".

b) „Formularz" posiada 30 rubryk, — niektóre z nich są oznaczone temi samemi literami, jakie posiadają rubryki w „księdze obrotu". Do rubryk, oznaczonych temi samemi literami, przenoszą się zsumowane liczby z „księgi obrotu".

Rubryki od 15 — 19 obliczają się według, podanych w nich, wzorów z rubryk 4 — 14 formularza.

Rubryki 20, 23 i 25 wypełniają się w zarządach parowozowni, ewentualnie w oddziałach mechanicznych, ale nie wypełniają się w zarządach warsztatów.

Dane dla rubryk 26 i 28 podają biura kierowników zalewni.

c) Biura kierowników zalewni prowadzą ścisłe obliczenia paliwa i praco-godzin zużytych przy zalewaniu poszczególnych przedmiotów.

Przy obliczaniu tych praco-godzin należy brać pod uwagę tylko czynności, wykonywane w samej zalewni i bez obróbki przedmiotów po zalaniu.

d) „Formularz sprawozdania" posiada rubryki dla poszczególnych rodzajów taboru i na poszczególne okresy czasu, w celu porównywania otrzymanych wyników gospodarki stopami łożyskowemi.

e) Po wypełnieniu „formularza sprawozdania" sporządza się „bilans przychodu i rozchodu stopów łożyskowych", na odwrotnej stronie „formularza sprawozdania". Przyczem w pozycji **przychodu** rubryka 1 wypełnia się na podstawie danych za uprzedni miesiąc lub rok sprawozdawczy, rubrykę 2 otrzymuje się z „księgi obrotu" i według wskazówek, umieszczonych w uwadze do tej rubryki a rubryki 3—7 wypełniają się na podstawie wtórników kart materjałowych. W pozycji **rozchodu** rubrvki 1 — 3 wypełniają się na podstawie danych „księgi obrotu", rubryka 4 na podstawie „księgi obrotu i uwag, wskazanych w tej rubryce, — rubryki 5 i 6 na podstawie rubryk 32 i 33 „księgi obrotu", — rubryka 7 według wskazówek podanych w tej rubryce i rubryka 8 oblicza się jako różnica pomiędzy całkowitym przychodem i rozchodem, zsumowanym z 7-iu rubryk.

Wagę otrzymaną z obliczenia porównywa się z rzeczywistą pozostałością, przyczem nie powinny się one różnić.

f) W celu prawidłowego kontrolowania gospodarki stopami łożyskowemi i niedopuszczenia manipulacji liczbowych w „księgach obrotu", nie należy zezwalać na wypełnianie „formularzy sprawozdań" i „bilansu" w biurach bezpośrednich kierowników zalewni.

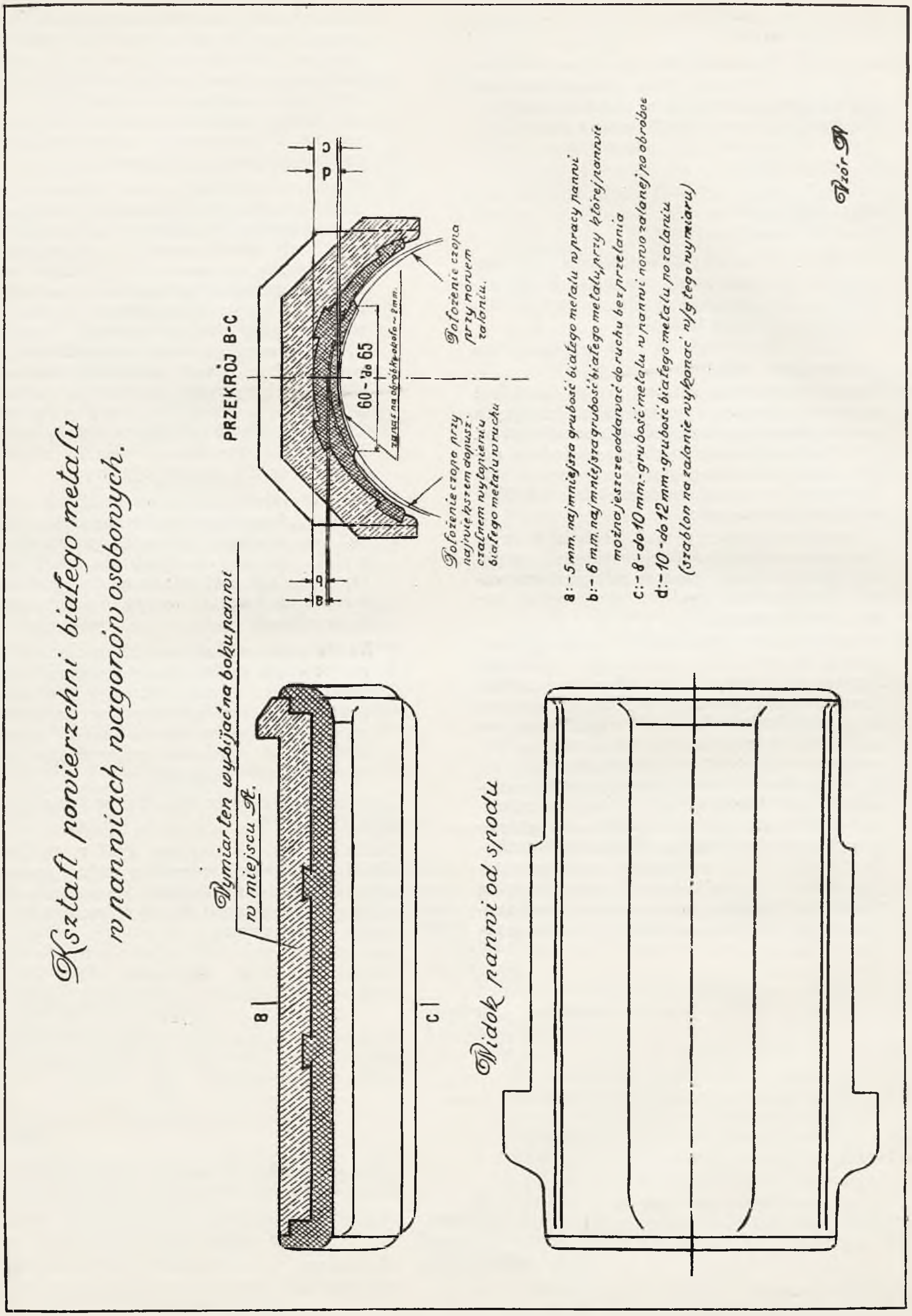
g) Warsztaty i parowozownie, które prowadzą gospodarkę stopami cynowemi i bezcynowemi, powinny przedstawiać „sprawozdania" i „bilans" oddzielnie dla każdego z tych 2-ch rodzajów stopów, na dwóch formularzach, z wyjątkiem liczb z rubryk 20, 23, 25, 26, 27, 28 i 29, które należy umieścić łącznie dla obydwóch rodzajów stopów w formularzu dla stopów cynowych.

h) Po wypełnieniu przez warsztat lub parowozownię „formularzy sprawozdania" i „bilansu" za miesiąc lub rok sprawozdawczy, wysyła się je do Oddziału lub Dyrekcji. Dyrekcja zaś zestawia je na takimże formularzu i co kwartał wysyła do Ministerstwa Komunikacji.

i) Każde miejsce służbowe hierarchicznie wyższe powinno śledzić stan gospodarki stopami łożyskowemi miejsca niższego i, w razie jej pogarszania się, lub uzyskiwania gorszych wyników w porównaniu z innemi miejscami służbowemi, wydawać odpowiednie zarządzenia w celu poprawy.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1933 roku.

Okólnik z dn. 17 sierpnia 1927 r. za Nr. VI/ /25004/21/27 jak również wszystkie późniejsze zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, tyczące się gospodarki stopami łożyskowemi, tracą z dniem 1 stycznia 1933 r. moc obowiązującą.




**W tekście pod kliszą „przekrój B-C" w 3 wierszu winno być „wyrobieniu" zamiast „wytopieniu".**

*(Str. 1).*

D. O. K. P. ....................................................

Parowozownia ....................................................

Warsztaty ....................................................

## KSIĘGA OBROTU STOPAMI ŁOŻYSKOWEMI

dla

(rodzaj taboru) ....................................................

Wzór B.

*(Str. 2).*

| Daty od do | Nr. Nr. poleceń | Nr. Nr. podpoleceń | Parowozy lub wagony: Serje | Parowozy lub wagony: Nr. Nr. parowozów lub wagonów osobowych | Parowozy lub wagony: Ilości osi wagonów osobowych lub towarowych wypuszczonych z napraw | Przedmioty: Ilości | Przedmioty: NAZWY | Wytapianie lub wyłuskiwanie: Waga przedmiot. w kg. przed: Wytopion. lub wyłuskan. | Wytapianie lub wyłuskiwanie: Waga przedmiot. w kg. po: stopu łożysk. | Wytapianie lub wyłuskiwanie: Waga stopu łożys. wytop. lub wyłusk. z przedmiot.: Rzeczywista | Wytapianie lub wyłuskiwanie: Waga stopu łożys. wytop. lub wyłusk. z przedmiot.: Z obliczenia | Waga nowych lub naprawionych starych przedmiotów bez stopu łożysk. w kg. | Wylewanie: Waga przedmiotów po zalaniu stop. łożysk. w kg. | Wylewanie: Różnica wag po i przed wylaniem w kg. | Wytaczanie: Waga przedmiotów po obróbce stopu łożysk. w kg. | Wytaczanie: Różnica wag przed i po obróbce stopu łożysk. w kg. | Zawartego w przedmiotach po obróbce stopu. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | N | n | | a | b | c | a—b | d | e | e—d | f | e—f | f—d |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| * | * | * | * | * | | * | * | * | * | * | | * | * | | * | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem do przeniesienia . . . | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Waga stopu łożysk. w kg.: Dołożonego do przedmiotów na pokrycie strat w ruchu (f—d) — (a—b) | Wydanego do zalewni: Jako użyteczne: Wytopki | Wydanego do zalewni: Jako użyteczne: Wióry i szabrowiny | Wydanego do zalewni: Nowego, różnego gatunku, otrzymanego z magazynu podręcznego lub zasobów | | | | Razem: $g_1 + g_2 + h_1 + h_2 + h_3 + h_4$ | Uzyskanego z zalewni i z obróbki: Pozostałego w warsztacie lub zwróconego do składnicy podręcznej jako użytecznego: Wytopki | Pozostałego w warsztacie lub zwróconego do składnicy podręcznej jako użytecznego: Wióry i szabrowiny | Oddanego do magazynu zasobów jako użytecznego: Wytopki | Oddanego do magazynu zasobów jako użytecznego: Wióry i szabrowiny | Razem: $i_1 + i_2 + j_1 + j_2$ | Oddanego do magazynu zasobów jako straty: Szumowiny (popiółki) | Oddanego do magazynu zasobów jako straty: Nieużyteczne wióry lub wytopki stopu „BM" | Dołożonego do przedmiotów na pokrycie strat stopu: Wszystkich $(g+h)-(i_1+i_2+j_1+j_2)$ | Dołożonego do przedmiotów na pokrycie strat stopu: Powstałych tylko w warsztacie | UWAGI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | g | | h | | | | | i | | j | | | | | | | |
| $S_1$ | $g_1$ | $g_2$ | $h_1$ | $h_2$ | $h_3$ | $h_4$ | $g+h$ | $i_1$ | $i_2$ | $j_1$ | $j_2$ | $i+j$ | $K_1$ | $K_2$ | $S$ | $S-S_1$ | |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 |
| | * | * | * | * | * | * | | * | * | * | * | | * | * | | | * |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

D. O. K. P.

Parowozownia

Warsztaty

# SPRAWOZDANIE STATYSTYCZNE Z GOSPODARKI STOPAMI ŁOŻYSKOWEMI

Miesiąc

Za: Kwartał

Rok

Wzór C.

| Nazwy miejsc gospodarki stopami łożyskowemi i Miesiące Kwartały Lata | Rodzaje |  | Waga w kg. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  | Przedmiotów |  |  |  |  | Stopu łożyskowego |  |  |  |  |  |  |
|  | Taboru kolejowego | Stopów łożysk. (cynowych lub bez cynowych) | przed wytopieniem lub wyłuskaniem stopu łożyskowego. | po wytopieniem lub wyłuskaniem stopu łożyskowego. | nowych lub naprawionych starych bez stopu łożyskowego | po zalaniu Stopu łożyskowego | po obróbce Stopu łożyskowego | wytopionego lub wyłuskanego z przedm. rzeczywista | wydanego do zalewni | uzyskanego z zalewni i z obróbki: pozostałego w warsztacie lub zwróconego do składnicy podręcznej: użyteczne wytopki | uzyskanego z zalewni i z obróbki: pozostałego w warsztacie lub zwróconego do składnicy podręcznej: czyste wióry i szabrow. | uzyskanego z zalewni i z obróbki: oddanego do magazynu zasobów: użyteczne wytopki | uzyskanego z zalewni i z obróbki: oddanego do magazynu zasobów: czyste wióry i szabrow. | zawartego w przedmiotach po obróbce stopu |
|  |  |  | a | b | d | e | f | c | g+h | $i_1$ | $i_2$ | $j_1$ | $j_2$ | f—d |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|  | Parowozy |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za miesiąc lub rok sprawozdawczy i dwa poprzednie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za kwartał |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Wagony osoowe |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za miesiąc lub rok sprawozdawczy i dwa poprzednie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za kwartał |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Wagony towarowe i inne |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za miesiąc lub rok sprawozdawczy i dwa poprzednie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za kwartał |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Cały tabor |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za miesiąc lub rok sprawozdawczy i dwa poprzednie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| za kwartał |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| Stop łożysk dołożony do przedm. na pokrycie strat stopu | | | | | | | | Ilości | | | | Dołożono stopu łożyskowego „S" z rubryki 16 spraw. na: | | | Ilości | | | | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wszystkich | | W ruchu od ścierania i zagrzania | | Od spalania (utlen i nieużyt. szumow.) | | Przy obróbce | | przebieżonych parowozo lub wagono-osio-klmt. | osi wagon. osob. lub towar. (z rubryki 6 księgi obrot.) | Prze- lub zalanych panwi wagonów osob. lub tow. | | 100 parowozo-klmt. | 1 panewkę wag. osobow. i towarowego | 10000 wagono-osio-klmt. | pracogodzin zużytych na zalewanie przedm. stopem | stopu wlanego do przedmiotów na 1 godzinę | paliwa zużytego na zalewanie przedmiotów w kg. lub $m^3$ | stopu wlanego do przedm. na jednostkę paliwa | |
| w kg. $g+h-(i_1+i_2+$ $+i_1+i_2$ | w % od (f—d) | w kg. (f—d)—(a—b) | w % od (f—d) | w kg.(a+d+g+ +h—(b+e+ $+i_1+i_1+i_2)$ | w % od (f—d) | w kg. $e-f-i_2$ | w % od (f—d) | | | w sztukach (z rubr. 7 księgi obr.) | w % od całkowitej ilości panwi | | | | | w kg. | | | |
| S | $\frac{S\,100}{f-d}$ | $S_1$ | $\frac{S_1 100}{f-d}$ | $S_2$ | $\frac{S_2 100}{f-d}$ | $S_3$ | $\frac{S_3 100}{f-d}$ | P | N | n | $\frac{n.100}{2N}$ | $\frac{S.100}{P}$ | $\frac{S}{N}$ | $\frac{S.10000}{P}$ | T | $\frac{e-d}{T}$ | G | $\frac{e-d}{G}$ | |
| 16 | | 17 | | 18 | | 19 | | 20 | 21 | 22 | | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## BILANS PRZYCHODU I ROZCHODU STOPÓW ŁOŻYSKOWYCH

Miesiąc
Za: Kwartał .................................................. 19
Rok

| PRZYCHÓD | | | | | ROZCHÓD | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wyszczególnienie pozycji przychodu stopu łożysk. | | Nr. Nr. bież. rubr. | Waga stopu w kg. | Uwagi | Wyszczególnienie pozycji rozchodu stopu łożyskowego | | Nr. Nr bież. rubr. | Waga stopu w kg. | Uwagi |
| Pozostało z poprzedniego miesiąca, kwartału, roku | | 1 | | | Zużyto na (rubr. 18 księgi obrotu) | Parowozy | 1 | | |
| Otrzymano z przedmiotów po wytopieniu (rubr. 11 lub 12 księgi obrotu) | | 2 | | * | | Wagony osobowe | 2 | | |
| Otrzymano z magazynu zasobów i wydano do zalewni | Różne gatunki stopu | 3 | | | | Wagony towarowe i inne | 3 | | |
| | | 4 | | | Straty od spalania (bez popiółków) i od rozprószenia | | 4 | | ** |
| | | 5 | | | Oddano do magazynu zasobów | Popiółki (rubryka 32 księgi obrotu) | 5 | | |
| | | 6 | | | | Nieużytecz. wióry (rubr. 33 ks. obr.) | 6 | | |
| | | 7 | | | | Użyteczny stop | 7 | | *** |
| | Razem | 8 | | | Pozostało na miesiąc, kwartał, rok następny | | 8 | | |
| Razem rubr. 1, 2, 8 przychodu | | 9 | | | Razem rubr. 1—8 rozchodu | | 9 | | |

Uwagi: * Wagę stopu dla tej rubryki przychodu należy wyciągnąć: z rubryki 11, gdy stop wytapia się w piecach komorowych lub wyłuskuje się i z rubryki 12 księgi obrotu, gdy stop wytapia się w tyglu.

Uwagi: ** Wagę stopu dla tej rubryki rozchodu należy wyliczyć według wzoru: $S - S_1 - (k_1 + k_2)$ z rubryk: 35, 32, 33, księgi obrotu, gdy stop wytapia się w tyglu i według wzoru: $S - S_1 + c - (a - b + k_1 + k_2)$ z rubryk: 35, 11, 12, 32 i 33, księgi obrotu, gdy stop wytapia się w komorowych piecach lub wyłuskuje się.

Uwagi: *** Wagę stopu dla tej rubryki wypełnia się na podstawie rubryk, 29 i 30 księgi obrotu tylko przy wybieraniu stopu z magazynu zasobów na określony numer polecenia naprawy taboru, a nie do wyrachowania.

Wzór „D"

## ZMIANA SKŁADU OSOBOWEGO KOMISYJ DYSCYPLINARNYCH.

### 9.

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10.XII Nr. PO. V. 129/14 w sprawie zmian w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie (pochodzących z nominacji).**

Na podstawie § 72 ustępy 1 i 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (poz. 736 Dz. U. R. P. Nr. 86 z 1932) — mianuję p. o. Kierownika Działu Okólnego w Wydziale **Mgr. Aleksandra Kościuszkiewicza** Zastępcą Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej, — zaś p. o. Naczelnika Wydziału Handlowo-Taryfowego **Eugenjusza Korytkę** członkiem Komisji Dyscyplinarnej przy wspomnianej wyżej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 62844. 12 I.33. 8 800.

# DODATEK

## DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

25 stycznia | Nr. 1. | Rok 1933.

**TREŚĆ:**



## SPRAWY RUCHOWO-KOLEJOWE.

### PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

### w październiku 1932 r.

### według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w październiku r. ub. (31 dzień) wyniósł ogółem 8.778.088 osób i w porównaniu z wrześniem r. ub. (30 dni — 10.707.423 osoby) zmniejszył się o 18%, a w porównaniu z październikiem r. 1931 (10.705.977 osób) zmniejszył się również o 18%.

Ze względu na zmniejszenie się ruchu pasażerskiego, spowodowane, jak zwykle w tym okresie czasu, ustaniem ruchu letniskowego i wycieczkowego oraz powrotem kuracjuszy z uzdrowisk, w zimowym rozkładzie jazdy, wprowadzonym od 2 października, przeprowadzono redukcję niektórych pociągów oraz zmniejszono składy innych.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich dalekobieżnych wynosiła w październiku r. ub. 95%.

Przewóz towarów w październiku r. ub. przy 26 dniach roboczych wynosił 5.027, 401 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z wrześniem r. ub. (26 dni roboczych — 4.490.217 tonn) zwiększył się o 12%, a w porównaniu z październikiem 1931 r. (27 dni roboczych — 6.578.535 tonn) zmniejszył się o 23,5%.

Naładowano w październiku r. ub. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańska 380.618 wagonów 15 tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 32.240 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 412.858 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi).

W porównaniu z wrześniem r. ub. (343.980 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się w październiku r. ub. o 20% (liczbą wagonów użytych do przewozu), ładowanie zaś na stacjach P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańska zwiększyło się o 21,9%.

W porównaniu z październikiem 1931 r. (522.319 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 21%

Ładowanie najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje:

(w wagonach 15-tonnowych).

| Wykonano | 1 9 3 2 r o k | | | 1931 r. | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | październik dni roboczych 26 | wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | październik dni roboczych 27 | |
| **A. Naładowano** *) | | | | | |
| Węgla . . . . . . . . | 155.519 | 132.475 | + 17,4% | 199.908 | — 22,2% |
| Drzewa . . . . . . . . | 18.662 | 19.980 | — 6.6% | 24.676 | — 24,4% |
| Nawozów sztucznych . . | 1.984 | 6.630 | — 70,1% | 1.767 | + 12,3% |
| Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . | 6.355 | 7.110 | — 10,6% | 8.401 | — 24,4% |
| Rolniczych i aprowizacji . | 75.795 | 30 510 | +148,5% | 91.915 | — 17,5% |
| Pozostałych ładunków . | 122.303 | 115 355 | + 6 0% | 150 392 | — 18,7% |
| Razem . . . . | 380.618 | 312.060 | + 21,9% | 477.059 | — 20,2% |
| B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . . | 6.696 | 6.420 | + 4.3% | 10 664 | — 37.2% |
| Tranzytem przez Polskę . | 25.544 | 25.500 | + 0 2% | 34 596 | — 26 2% |
| C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych . | 412.858 | 343.980 | + 20,0% | 522.319 | — 21,0% |

*) łącznie z załadowaniem w obrębie Wolnego Miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli w październiku r. ub. zwiększyło się w porównaniu z wrześniem r. ub. ładowanie węgla i płodów rolnych (buraków cukrowych, ziemniaków i warzyw) natomiast ładowanie drzewa, nawozów sztucznych i materjałów budowlanych uległo zmniejszeniu; przyjęcie ładunków zagranicznych dla Polski oraz tranzyt przez Polskę utrzymały się prawie na tym samym poziomie, co we wrześniu r. ub.

Rozmiary ładowania węgla, podzielone według zagłębi węglowych, przedstawiają się w październiku r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych:

| Zagłębia | 1 9 3 2 r o k | | | 1931 r. | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | październik dni roboczych 26 | wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | październik dni roboczych 27 | |
| Górnośląskie . . . . . | 113.018 | 95 472 | + 18,4% | 146 343 | — 22.8% |
| Dąbrowskie . . . . . | 33.043 | 28 288 | + 16,8% | 39.812 | — 17,0% |
| Krakowskie . . . . . | 9.458 | 8 715 | + 8.5% | 13.753 | — 31,2% |
| **Razem** . . . . . | 155.519 | 132.475 | + 17,4% | 199.908 | — 22.2% |

| Zagłębia | 1932 rok październik dni roboczych 26 | wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | 1931 r. październik dni roboczych 27 | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| Z tego naładowano na wywóz zagranicę: | | | | | |
| a) przez: | | | | | |
| Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne . . . . . . | 57.567 | 50.100 | + 14.9% | 66 185 | — 13,0% |
| Przez Niemcy . . . . . | 930 | 2.190 | — 57,5% | 8.122 | — 88,5% |
| b) do: | | | | | |
| Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . . | 9.393 | 7.710 | + 21,8% | 15.159 | — 38,0% |
| Rumunji . . . . . | 589 | 390 | + 51,0% | 620 | — 5,0% |
| Rosji i Łotwy . . . | 31 | 30 | + 3,0% | 279 | — 88,8% |
| Razem . . . . | 68.510 | 60.420 | + 13,4% | 90.365 | — 24,2% |

Z powyższej tabeli widać, że ładowanie węgla w październiku zwiększyło się w porównaniu z wrześniem r. ub. zgórą o 23.000 tonn (+ 17,4%), przyczem na wywóz zagranicę naładowano więcej niż we wrześniu przeszło o 8.000 tonn (+ 13,4%).

Norma ładowania węgla wynosiła w październiku r. ub. 6.000 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi razem, ładowano zaś przeciętnie 5982 wagony w dniu roboczym, czyli mniej od normy o 0,3%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 4394 wagony dziennie ładowano 4347 wagonów dziennie czyli mniej od normy o 1,1%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1228 wagonów dziennie ładowano 1271 wagonów dziennie czyli więcej od normy o 3,5%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 378 wagonów dziennie ładowano 364 wagony dziennie czyli mniej od normy o 3,7%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w październiku jak następuje:

| Porty | 1932 rok październik dni roboczych 26 | wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | 1931 r. październik dni roboczych 27 | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| a) w wagonach 15-tonnowych | | | | | |
| Gdańsk . . . . . . | 24.650 | 24.292 | + 1,5% | 36.394 | — 32,3% |
| Gdynia . . . . . . | 29.311 | 25.747 | + 13,8% | 30.450 | — 3,7% |
| Razem . . . . | 53.961 | 50.039 | + 7,8% | 66.844 | — 19,3% |
| b) w tonnach | | | | | |
| Gdańsk . . . . . . | 369.750 | 364.381 | + 1,5% | 545.903 | — 32,3% |
| Gdynia . . . . . . | 439.669 | 386.200 | + 13,8% | 456.749 | — 3,7% |
| Razem . . . . | 809.419 | 750.581 | + 7,8% | 1.002.652 | — 19,3% |

Wywóz węgla przez obydwa porty zwiększył się w październiku w porównaniu z wrześniem r. ub. o 58.838 tonn, z czego 53469 tonn przypada na Gdynię a 5.369 tonn na Gdańsk.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w październiku 1932 r. jak następuje:

## Ogólna praca Gdańska w tonnach.

| Rodzaj ładunków | 1932 rok październik dni roboczych 26 | 1932 rok wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | 1931 r. październik dni roboczych 27 | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 369.750 | 364.381 | + 1,5% | 545.903 | — 32,3% |
| Zboże | 28.096 | 40.027 | — 29,8% | 19.950 | + 40,8% |
| Cukier | 270 | 180 | + 50,0% | 6 000 | — 95,5% |
| Drzewo | 29.036 | 29.539 | — 1,7% | 27.230 | + 7,4% |
| Cement | — | — | — | 631 | — |
| Żelazo | 1.025 | 810 | + 26,5% | 575 | + 78,2% |
| Produkty naftowe | 4.692 | 1.742 | + 69,3% | 3.300 | + 42,2% |
| Inne ładunki | 22.758 | 21.719 | + 4,8% | 29.324 | — 22,4% |
| Razem | 455.627 | 458.398 | — 0,6% | 632.913 | — 28,0% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda żelazna | 4.536 | 15.728 | — 71,1% | 38.831 | — 88,3% |
| Złom | 300 | 1.668 | — 82,0% | 340 | — 11,7% |
| Żelazo | 27 | 200 | — 86,5% | 105 | — 74,3% |
| Ryż | 103 | 189 | — 45,5% | — | — |
| Nawozy sztuczne | — | 817 | — | 4.098 | — |
| Inne ładunki | 9.467 | 10.042 | — 5,7% | 9.906 | — 4,4% |
| Razem | 14.433 | 28.644 | — 49,6% | 53.280 | — 72,9% |

## Ogólna praca Gdyni w tonnach.

| Rodzaj ładunków | 1932 rok październik dni roboczych 26 | 1932 rok wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | 1931 r. październik dni roboczych 27 | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 439.669 | 386.200 | + 13,8% | 456.749 | — 3,7% |
| Cukier | 8.175 | — | — | 10.035 | — 18,5% |
| Drzewo | 12.295 | 11.530 | + 6,6% | 3.205 | + 38,4% |
| Inne ładunki | 21.845 | 24.391 | — 10.4% | 22.918 | — 4.7% |
| Razem | 481.984 | 422.121 | + 14,2% | 492.907 | — 2,2% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda | 11.575 | 5.510 | + 110,1% | 5.025 | + 130,3% |
| Złom | 19.745 | 14.378 | + 37,3% | 42.095 | — 53,1% |
| Ryż | 3.405 | 2.775 | + 22,7% | 2.770 | + 22,9% |
| Nawozy sztuczne | 1.407 | 17.269 | — 91,8% | 5 655 | — 75,1% |
| Inne ładunki | 18.882 | 12.967 | + 45,6% | 6.082 | + 210,4% |
| Razem | 55.014 | 52.899 | + 4.0% | 61.627 | — 10,7% |

Ogółem wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się o 57092 tonny (+ 6,5%), przywóz zaś zmniejszył się o 12096 tonn (— 14,8%). Zwiększył się głównie wywóz węgla, cukru i produktów naftowych, a zmniejszył się wywóz zboża. Co się tyczy przywozu, to zmniejszeniu uległy przeważnie przywóz rudy żelaznej i nawozów sztucznych, natomiast zwiększył się przywóz złomu i ryżu.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynia przedstawia się w październiku r. ub. jak następuje:

(liczbą wagonów)

| Rodzaj ładunków | 1932 rok: październik dni roboczych 26 | 1932 rok: wrzesień dni roboczych 26 | w październiku więcej + mniej — w procentach | 1931 r. październik dni roboczych 27 | w październiku 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz:** | | | | | |
| Zboże | 2.332 | 3.100 | — 24,8% | 2.147 | + 8,6% |
| Mąka | 69 | 75 | — 8,0% | 264 | — 73,8% |
| Węgiel | 56.969 | 52.403 | + 8,7% | 80.636 | — 29,3% |
| Drzewo | 4.325 | 4.447 | — 2,7% | 6.253 | — 30,8% |
| Bawełna | 114 | 53 | + 115,0% | 73 | + 56,1% |
| Materjały budowlane | 120 | 195 | — 38,4% | 352 | — 65,9% |
| Produkcja przemysłowa | 4.549 | 3.063 | + 48,5% | 5.107 | — 10,9% |
| Cukier | 564 | 12 | + 4600,0% | 1.252 | — 55,0% |
| Pozostała aprowizacja | 3.156 | 2.772 | + 13,8% | 5.830 | — 45,9% |
| Inne ładunki | 4.156 | 4.141 | + 0,4% | 5.284 | — 21,3% |
| Razem | 76.354 | 70.261 | + 8,7% | 107.198 | — 28,8% |
| **Przywóz:** | | | | | |
| Zboże | 493 | 260 | + 89.6% | 194 | + 154,1% |
| Mąka | 10 | 2 | + 400,0% | 5 | + 100,0% |
| Węgiel | 189 | 194 | — 2,6% | 414 | — 54,3% |
| Drzewo | 21 | 14 | + 50,0% | 199 | — 89,4% |
| Bawełna | 645 | 612 | + 5,3% | 691 | — 6,6% |
| Materjały budowlane | 181 | 308 | — 41,2% | 686 | — 73,6% |
| Produkcja przemysłowa | 2.412 | 2.203 | + 9,9% | 6.484 | — 62,8% |
| Ruda żelazna | 304 | 811 | — 62,5% | 3.811 | — 92,0% |
| Pozostała aprowizacja | 1.678 | 1.415 | + 18.6% | 2.032 | — 17,4% |
| Inne ładunki | 4.505 | 5.164 | — 12,7% | 3.297 | + 36,6% |
| Razem | 10.438 | 10.983 | — 5,0% | 17.813 | — 41,4% |

Z powyższego zestawienia widać, że ogółem wywóz w październiku w porównaniu z wrześniem r. ub. zwiększył się o 6093 wagony (+ 8,7%), a przywóz zmniejszył się o 545 wagonów (— 5%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 października r. ub. wynosił:

**Parowozów** 5413, w porównaniu z październikiem r. 1931 (5384) więcej o 0,54%. W naprawie było parowozów 12,41%, mniej niż w tymże miesiącu r. 1931 (12,94%) o 0,53%.

**Wagonów osobowych** 12142, więcej niż w październiku r. 1931 (12090) o 0,43%. W naprawie było wagonów osobowych 10,11%, więcej niż w r. 1931 (7,47%) o 2,64%.

**Wagonów towarowych** 157072, więcej niż w r. 1931 (155830) o 0,79%. W naprawie było wagonów towarowych 3,63%, mniej niż w r. 1931 (3,96%) o 0,33%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w październiku r. ub. ilości następujące:

| | |
|---|---|
| parowozów osobowych | 6 |
| „ towarowych | 4 |
| wagonów osobowych | 10 |
| „ towarowych | 240 |

Na 1 listopada r. ub. w związku ze zwiększeniem się przewozów liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy zmniejszyła się i wynosiła:

| | |
|---|---|
| krytych | 23.257 |
| węglarek | 13.280 |
| platform | 11.653 |
| innych | 316 |
| razem | 48.506 wagonów |

(Na 1 października r. ub. było w rezerwie 64.676 wagonów).

Przebieg pociągów w październiku r. ub. wynosił:

| | | |
|---|---|---|
| w ruchu osobowym | 5.286.088 | poc. km. |
| „ „ towarowym | 3.384.828 | „ „ |
| razem | 8.670.916 | poc. km. |

W porównaniu z wrześniem r. ub. (8.461.873 poc. km.) ogólny przebieg pociągów w październiku r. ub. zwiększył się o 2,47%, przyczem przebieg pociągów ruchu osobowego zwiększył się o 0,63%, a przebieg pociągów ruchu towarowego zwiększył się o 5,49%.

W porównaniu z październikiem r. 1931 (9.800.897 pc. km.) ogólny przebieg pociągów w październiku r. ub. zmniejszył się o 11,53% w tej liczbie pociągów ruchu osobowego zwiększył się o 1.07%, pociągów zaś ruchu towarowego zmniejszył się o 25,94%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w październiku r. ub. jak następuje:

**Taryfy osobowe wewnętrzne** nie doznały w miesiącu październiku r. ub żadnych ważniejszych zmian.

**W taryfach natomiast osobowych zagranicznych** zaszły następujące zmiany:

1) Z dniem 1 października 1932 r. wchodzi w życie nowe wydanie taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami Kolei Rzeszy niemieckiej, niemieckiemi stacjami kolei prywatnych, oraz Kolei Obszaru Saary z jednej strony a stacjami Kolei holenderskich z drugiej strony, składającej się z zeszytu I, zawierającego warunki przewozu, oraz zeszytu II, zawierającego opłaty przewozowe.

2) Do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Norwegją, Szwecją i Danją, a Polską z obszarem Wolnego Miasta Gdańska i Rumunją, wszedł w życie z dniem 1/X. 32 r. dodatek I, zawierający zniżone stawki w rozdzielczej tabeli opłat „C", spowodawane ogólną zniżką cen biletów kolei Rumuńskich na bliższe odległości.

3) Taryfę międzynarodową na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami Polskich Kolei Państwowych, położonych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, jak również pomiędzy stacjami kolei żelaznych znajdujących się na tych obszarach w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, z jednej strony, a stacjami włoskich kolei państwowych z drugiej strony, uzupełniono przez wprowadzenie do zeszytu I i II nowej tabeli opłat za przewóz osób i bagażu z mocą obowiązującą od 1/X—32 r.

**Taryfę towarową wewnętrzną** uzupełniono przez wprowadzenie nieznacznych ulg taryfowych dla niektórych towarów, oraz przez wprowadzenie sprostowań i wyjaśnień.

**W Taryfie towarowej zagranicznej** zaszły następujące zmiany:

1) Do taryfy towarowej polsko-niemieckiej związku kolejowego wprowadzono z mocą obowiązującą od 1 października r. ub. dodatek V do części II, zeszytu 1 i dodatek II, do części II zeszytu 3 tejże taryfy.

2) Pozatem z dniem 1 października r. ub. nastąpiły uzupełnienia i sprostowania w Taryfie międzynarodowej Związkowej na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, a Trieste, Fiume, Pola i Rovigno, d'Istria.

W innych taryfach związkowych uzupełnienia ograniczyły się, przez wprowadzenie do pewnych taryf artykułowych nowego towaru, lub stacji.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w październiku r. ub. wynosiły:

| | | |
|---|---|---|
| a) | z przewozu osób . . . . . | 18.581.006 zł. |
| b) | „ bagażu i przesyłek ekspresowych . . | 946.677 „ |
| c) | „ towarów . . . . | 62.374.128 „ |
| d) | „ uboczne . . . . . | 1.185.332 „ |
| | razem . . . | 83.087.143 zł. |

W porównaniu z wrześniem r. ub. (84.196.228 zł.) wpływy w październiku r. ub. zmniejszyły się o 1,4%, a w porównaniu z październikiem r. 1931 (105.727.779 zł.) zmniejszyły się o 21,4%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 62845. 12.I.33. 800.